UPEX CLASSIC CAR

MODE d'EMPLOI

1ère partie Principes généraux de l'évaluation

2ème partie Classification (résumé)

3ème partie Feuilles d'évaluation

4ème partie Rapport d'expertise

© by upex

Table des matières 1ère partie

1. Objectifs 3

2. Evaluation de véhicule selon Upex 4
2.1. Sectionnement du véhicule en groupes d'évaluation
2.2. L'état du véhicule : cinq catégories
2.3. Définition des qualificatifs de catégorie
2.4. L'application des cinq catégories aux groupes d'évaluation
2.5. Version condensée des critères d'évaluation
2.6. Evaluation de l'état général d'un véhicule
2.7. Définition des catégories

3. Evaluation de l'originalité 16
3.1. Réflexions sur l'originalité
3.2. La détermination de l'originalité
3.3. Les catégories d'originalité

4. Contrôle Technique / immatriculation 18

5. La situation du marché 19

6. Autres critères affectant la valeur d'un véhicule 20
6.1. La rareté et la notoriété
6.2. L'originalité
6.3. L'année

7. Définitions de valeur 21
7.1. Valeur vénale
7.2. Valeur de remplacement
7.3. Valeur de restauration

8. Ressources à consulter 22

9. Instructions pour l'établissement d'une évaluation 23

ANNEXE : Principes d'évaluation selon FIVA 25
1. Classification des véhicules par période
2. Classification technique FIVA
3. Groupes de préservation FIVA
4. Evaluation de l'état d'un véhicule

1. Objectifs

La pratique a prouvé que l'évaluation de véhicules s'effectue selon des critères souvent hétérogènes et subjectifs. De surcroît, des véhicules plus récents ou présentant des interventions dans la substance originale ne peuvent être classés selon les normes FIVA.

C'est pourquoi l' UPEX a repris les travaux +vffs (Schweizerischer Verband der freiberuflichen Fahrzeugsachverständigen : l'association suisse des experts automobiles indépendants), a fait élaborer un ouvrage de référence qui a pour but de garantir les objectifs suivants :

- des critères d'évaluation uniformisés
- une uniformisation de l'évaluation de l'état de véhicule
- des matrices de base uniformes pour l'évaluation
- des prémices comparables pour la fixation de la valeur
- une présentation uniformisée

2. Evaluation de véhicule selon +vffs

La pratique prouve que le classement selon les schémas courants mène à des résultats qui peuvent différer suivant le cas. C'est pour contrecarrer ceci que la méthode d'évaluation proposée ici a été développée.

Le critère pour le classement d'une automobile se base sur la question suivante :

Le groupe d'évaluation ou certains de ses composants doivent-ils être réparés ou remplacés ?

La réponse à cette question permet un classement fondé du composant en question.

2.1. Subdivision du véhicule en groupes d'évaluation

Pour l'évaluation, le véhicule est subdivisé en six groupes :

- la carrosserie
- la peinture
- les enjoliveurs de carrosserie
- l'intérieur
- la capote
- la mécanique

2.2. L'état du véhicule : cinq catégories

Pour la détermination de l'état des différents groupes d'évaluation, cinq classes sont proposées.

La question de base à poser en vue d'un classement est la suivante :

Le groupe d'évaluation ou certains de ses composants doivent-ils être réparés ou remplacés ?

Classe	réponse	explication	Etat
Classe 1	non	neuf	à l'état de neuf
Classe 2	pas nécessaire-ment	Le remplacement de la pièce usée n'entraînerait pas d'augmentation de la valeur	présente des traces d'usage
Classe 3	peut-être	Le remplacement entraînerait une augmentation de la valeur, il n'est toutefois pas impératif	présente des détériorations
Classe 4	recommandé	La pièce est pour l'instant encore utilisable. Pour la remise en état, le remplacement s'impose	présente des défauts
Classe 5	impérativement	Le remplacement de la pièce s'im-pose	présente des défectuosités

2.3. Définition des qualificatifs de catégorie

Qualificatif	Définition
Traces d'usage (classe 2)	Par « traces d'usage » on entend de légères dégradations (c.à.d. : il est visible que l'objet est utilisé)
Détériorations (classe 3)	On peut constater des traces plus importantes. Elles ne sont pas à considérer comme défauts
Défauts (classe 4)	Par « défauts » on entend des traces d'utilisation intensive importantes qui rendent un remplacement recommandable
Défectuosités (classe 5)	Défectuosité

Certains points à l'intérieur du groupe d'évaluation peuvent présenter des écarts par rapport au reste du groupe.
Les critères d'estimation sont les suivants :

- l'emplacement
- le nombre
- l'augmentation de la valeur (l'élimination de l'écart affecterait-elle la valeur actuelle ?)

Exemple : Une détérioration sous le pare-chocs aura une autre incidence qu'une détérioration comparable située sur le capot.

2.4. L'application des cinq classes aux groupes d'évaluation

	Classe 1
	Evaluation FIVA : Parfait état. (Excellent état d'origine)
Faut-il réparer ou remplacer ?	Non
Etat	comme neuf
Carrosserie	à l'état de neuf, impeccable
Peinture	impeccable, sans traces d'usage
Enjoliveurs de carrosserie	à l'état de neuf, sans traces d'usage ou de vieillissement
Intérieur	à l'état de neuf, sans traces d'usage ou de vieillissement
Capote	à l'état de neuf
Mécanique	à l'état de neuf, kilométrage peu élevé ou complètement révisée

	Classe 2
	Evaluation FIVA : Excellent état. (Très bon état d'origine.)
Faut-il réparer ou remplacer ?	pas nécessairement
Etat	traces d'usage
Carrosserie	très bien entretenue *Pas de dommages matériels dérangeants ou frappants*
Peinture	très bien entretenue, légères traces d'usage *Les traces d'usage sont polissables. Sont également considérés comme « traces d'usage » de petits éclats de pierre*
Enjoliveurs de carrosserie	faibles traces d'usage ou de vieillissement. Pas de déformations
Intérieur	très bien entretenu, légères traces d'usage. Attention patine du cuir *Presque comme neuf*
Capote	très bien entretenue, légères traces d'usage *Presque comme neuf*
Mécanique	Kilométrage moyen ou possibilité de revalorisation par la révision partielle des composants

	Classe 3
	Evaluation FIVA : Très bon état. (Bon état général.)
Faut-il réparer ou remplacer ?	Eventuellement
Etat	Détériorations
Carrosserie	légères détériorations, traces de réparation visibles *Petites détérioration, légère rouille perceptible.*
Peinture	entretenue, traces d'usage plus importantes, sans rayures ou contacts. *Petites détériorations dues à l'usage, p.ex. des dégâts superficiels ou de légers éclats*
Enjoliveurs de carrosserie	partiellement abîmés, petites bosses, rayures, mais état complet *Petites bosses ou rayures superficielles n'entraînant pas de dommages consécutifs.* *Traces de vieillissement.*
Intérieur	bien entretenu avec traces d'usage, légères détériorations *Des traces d'usage et de vieillissement sont visibles. Pas de fissures ou de déchirures continues.*
Capote	bien entretenue avec traces d'usage ou de vieillissement, légères détériorations *Détériorations superficielles, p.ex. à des endroits exposés. Traces de vieillissement aux ourlets etc.*
Mécanique	en état de marche, kilométrage élevé acceptable.

	Classe 4
	Evaluation FIVA : Bon état (Etat Moyen)
Faut-il réparer ou remplacer ?	Recommandé
Etat	Défauts
Carrosserie	partiellement percée par la rouille, réparations exécutées de façon non professionnelle *Endroits de réparations perceptibles*
Peinture	état non satisfaisant ou mauvais état, rayures, rouille superficielle *Rouille plus en profondeur, différences de teinte, peinture imparfaite, cloquage*
Enjoliveurs de carrosserie	imparfaits, mais en majorité complets. *Détériorations qui mèneront à long terme à des dommages plus importants.* *Détails moins importants manquants*
Intérieur	usé *Importantes traces d'usage et détériorations demandant un remplacement. Rembourrages de sièges usés. Seules quelques pièces sont concernées*
Capote	usée, détériorations, mais encore utilisable *Petites déchirures demandant un remplacement prochain*
Mécanique	En état de marche, sans défauts techniques majeurs *Préparation au C.T. possible sans trop d'investissements, réparation des défauts possible sans démontage complet des éléments.*

	Classe 5
	Evaluation FIVA : Etat Restaurable (Etat non restauré, défectueux)
Faut-il réparer ou remplacer ?	Impérativement
Etat	Défectuosités
Carrosserie	ayant besoin de restauration *Déformations, perforations par la rouille généralisées. Restauration encore possible*
Peinture	A refaire. *Rouille, mastic, fissures*
Enjoliveurs de carrosserie	ayant besoin de remplacement, manquants *Défauts ou caractéristiques de vieillissement importants. Pièces importantes manquantes*
Intérieur	ayant besoin de restauration *Défauts importants.*
Capote	ayant besoin de remplacement ou de restauration importante. *Défauts demandant un remplacement immédiat*
Mécanique	ayant besoin de restauration, hors d'état. *La révision de certains éléments s'impose*

2.5. Version résumée des critères d'évaluation

Les brèves descriptions qui suivent définissent les catégories de classement pour les différents groupes d'évaluations.

Carrosserie

1 - A l'état de neuf, impeccable, sans traces d'usage
2 - Très bien entretenue avec de légères traces d'usage
3 - Bien entretenue avec de légères détériorations
4 - La remise en état de certains défauts s'impose
5 - Ayant besoin de restauration

Peinture

1 - A l'état de neuf, impeccable, sans traces d'usage
2 - Très bien entretenue avec de légères traces d'usage
3 - Entretenue avec de légères détériorations
4 - Peinture détériorée ou imparfaite
5 – A refaire

Enjoliveurs de carrosserie

1 - A l'état de neuf, impeccables, sans traces d'usage
2 - Complets, faibles traces d'usage sans diminution de valeur
3 - Complets avec détériorations ou traces de vieillissement
4 - Pour la plupart complets ; détériorations ou défauts
5 - Incomplets ; ayant besoin de restauration importante ou remplacement

Intérieur

1 - A l'état de neuf, impeccable, sans traces d'usage
2 - Très bien entretenu, légères traces d'usage
3 - Bien entretenu, traces d'usage, pas de défectuosités
4 - Fortes traces d'usage, partiellement endommagé
5 - Ayant besoin de restauration

Capote

1 - A l'état de neuf, impeccable, sans traces d'usage
2 - Très bien entretenue avec de légères traces d'usage
3 - Bien entretenue, traces d'usage, pas de défectuosités
4 - Traces d'usage dues à l'âge avec détériorations, en état de marche
5 – Remplacement à prévoir.

Mécanique

1 - A l'état de neuf ou complètement révisée
2 - Etat d'origine, kilométrage moyen ou partiellement révisée
3 - Etat d'origine, sans attestation de révision
4 - Etat d'origine, sans défauts graves
5 - Eléments principaux ayant besoin de révision ou de remplacement.

Evaluation de l'état général d'un véhicule

Après avoir classé les différentes subdivisions du véhicule, on procède à l'évaluation de son état général. Le classement n'est pas calculé par une simple moyenne mathématique des différents groupes d'évaluation, car les subdivisions « enjoliveurs de carrosserie », « peinture », « capote » et « intérieur » ont forcément une incidence bien moins importante que les évaluations « carrosserie » et « mécanique »

L'application du schéma d'évaluation doit toujours tenir compte du principe que, pour certains critères, il peut y avoir des divergences. Ces divergences sont à apprécier en relation avec la valeur du véhicule et le coût de remise en état.

Ces divergences doivent être mentionnées de façon explicite dans le rapport.

Exemple :

Le véhicule se trouve dans un état impeccable. Il présente pourtant une petite déformation avec dommage à la peinture. Le coût de remise en état s'élève à environ 500 €. Il ne serait pas sensé de reléguer le véhicule dans la catégorie 3 ou 4 en raison de cet endommagement, car les frais sont disproportionnés en comparaison avec la valeur du véhicule.

2.6. Définition des classes

Le texte pour les différentes classes a été reformulé sur base de la classification internationale FIVA.

Classe 1 Le véhicule est à l'état de neuf et peut être considéré comme impeccable. L'originalité est entièrement conservée et l'âge de la voiture n'a pratiquement pas eu d'influence sur l'état de celle-ci. Les éléments mécaniques sont révisés ou à l'état de neuf.

Classe 2 Le véhicule est dans un très bon état d'entretien. Certaines composantes peuvent présenter de légères traces d'usage. Il n'est toutefois pas nécessaire de réparer ou de remettre en état. La mécanique a été partiellement révisée ou présente un kilométrage moyen.

Classe 3 Le véhicule est usagé ou a été restauré il y a quelques années. On peut constater certaines détériorations peu importantes. Le remplacement de certaines pièces est envisageable mais ne s'impose pas de façon urgente pour le bon fonctionnement. La mécanique présente l'état original ou a été partiellement révisée.

Classe 4 Le véhicule présente les traces d'un usage intensif, des réparations s'imposent.

Classe 5 Le véhicule présente des défectuosités. Une restauration est impérative.

3. Evaluation de l'originalité

3.1. Réflexions sur l'originalité

Un véhicule classé « classe 1 » est sensé être dans son état original. Mais que veut dire « original » ? Un véhicule avec un moteur échange standard, peut-il encore être classé comme « original » ?

Dans le cas ou la peinture est refaite, comment faut-il apprécier le fait qu'à la place d'une peinture thermoplastique on ait fait recours à une peinture acrylique ?

Conclusion : La question de l'originalité est à relativer.

En général, l'on constate que:

- Dans la majorité des cas, une modification par rapport à l'original entraîne une perte de valeur.
- Des résultats de ventes aux enchères prouvent qu'un véhicule dans un parfait état d'origine, atteint un prix supérieur à celui d'un véhicule parfaitement restauré.

- Pour pouvoir déterminer le prix du marché, des connaissances spéciales sont indispensables, par exemple :Un véhicule avec un moteur non original est à classer impérativement dans une catégorie inférieure qu'un véhicule pourvu d'un moteur d'origine.
- Il faut pénaliser pour manque d'originalité s'il y a « faute de style » (exemples : couleur de peinture inadéquate, ailes élargies, montage ultérieur d'un toit ouvrant etc.)
- Il faut également tenir compte de la disponibilité éventuelle des pièces d'origine.

En cas de doute, l'évaluation se fait selon les indications de la FIVA (voir annexe).

3.2. R**echerche de l'historique**

Dans le cadre d'une expertise « normale », la recherche des facteurs d'origine ne peut en raison du facteur temps être déterminée que de façon superficielle. Dans le rapport d'expertise, une note précisera que l'évaluation de l'origine ne prétend pas être exhaustive.

Evaluation de l'origine dans la mesure ou celle-ci peut être reconnue par l'expert.

Dans le cas d'une recommandation d'achat, la détermination exacte de l'origine est indispensable. De même, dans le cas de véhicules de première qualité et de très grande valeur il convient d'effectuer une détermination exhaustive de l'historique du véhicule.

3.3. Les catégories de l'origine

L'origine d'un véhicule historique est classée comme suit :

A d'origine (départ usine)
B selon spécification originale (comme départ usine)
C non original

Exemple :
Si la peinture d'un véhicule a été refaite, l'origine de la peinture est à classer sous B. Le classement dans la catégorie B permet de reconnaître que la peinture correspond à celle de l'original mais ne l'est pas.
Si la finition est de qualité professionnelle, le classement en catégorie B n'entraîne pas de diminution de la valeur.

Dans le texte de l'expertise, chaque groupe d'évaluation doit être assigné à une classe d'état d'origine.

Groupe d'évaluation originalité (A – C)

Carrosserie	A	
Peinture	B	*A = original*
Enjoliveurs de carrosserie	B	*B = selon spécification originale*
Intérieur	A	*C = non original*
Capote	C	
Mécanique	A	

4. Contrôle Technique / immatriculation

Les voitures, les voitures mixtes et les minibus qui ont atteint l'âge de 25 ans ainsi que les autres véhicules, sauf les motos, qui ont atteint l'âge de 30 ans et qui ne sont utilisés qu'exceptionnellement sur la voie publique, soit à l'occasion de manifestations dûment autorisées, soit pour des essais en vue de ces manifestations, essais réalisés entre le lever du jour et la tombée de la nuit dans un rayon de 25 kilomètres, soit pour se rendre à ces manifestations, peuvent se faire immatriculer comme ancêtres et obtenir une plaque commençant par la lettre « O ». Le véhicule en question ne sera plus soumis à l'obligation du Contrôle Technique prévu par l'article 2, par. 2, 7° de l'arrêté royal du 15 mars 1968 mais subira un contrôle simplifié. Ce contrôle portera sur les points suivants :

1. contrôle du numéro de châssis
2. contrôle du freinage
3. présence d'un triangle de secours

Il sera requis lorsque le véhicule change de propriétaire et lorsqu'il est importé de l'étranger.

Les véhicules ancêtres qui changent de propriétaire et / ou de plaque se verront obligatoirement attribuer une plaque « O ». La demande d'immatriculation doit donc obligatoirement indiquer une demande de plaque ou renseigner une plaque « O ».

5. La situation du marché

L'évaluation de la situation du marché doit englober les critères suivants :

1. Y a-t-il un marché pour le genre de véhicule en question ?
2. Comment le marché pour le véhicule en question se porte-t-il ?
3. Quelles sont les prévisions pour l'avenir ?

L'évaluation de la situation du marché se base sur le suivi de celui-ci. A cet effet, la presse spécialisée doit être consultée. Par ailleurs, le résultat de ventes aux enchères est une source fort instructive, tout en se rappelant qu'il faut s'en tenir aux prix effectivement atteints (toutes taxes comprises). Les renseignements obtenus auprès des marchands doivent être comparés avec les autres sources d'informations, ces dernières pouvant se révéler plus objectives que les premières.

Les facteurs suivants peuvent influencer la situation du marché :

- Les chiffres de production (Y a-t-il encore une offre importante ?)
- La période de production (p.ex. : Si un véhicule n'a été fabriqué que pendant une courte période, quelles en sont les raisons?)
- La situation des pièces de rechange (p.ex. dans le cas de la Fiat Spider, on ne trouve plus de feux arrière)

6. Autres critères affectant la valeur d'un véhicule

En-dehors de l'état du véhicule, de l'originalité, de la qualité de la restauration et de la situation du marché, les points suivants influencent également la valeur marchande.

6.1. La rareté et la notoriété

Un véhicule rare d'une grande notoriété atteint un prix de marché plus élevé qu'un véhicule qui a été produit en petit nombre par un fabricant peu connu.

6.2. L'authenticité

Un véhicule authentique, éventuellement pourvu de la signature du mécanicien et des authentiques numéros de châssis, de moteur etc., atteint forcément une valeur plus élevée qu'une réplique.

6.3. L'année

Un véhicule a plusieurs dates. La date de fabrication est liée à certaines caractéristiques de l'automobile. C'est pourquoi il est crucial que la date de production, l'année du modèle et la première mise en circulation soient cohérents.

7. Définitions de valeur

7.1. La valeur de collection

Cette valeur correspond au montant qui pourrait être obtenu si le véhicule était cédé le jour même de l'évaluation.

Il va de soi que celle-ci ne peut garantir le prix de vente ; le rapport d'expertise contiendra une note à cet égard.

7.2. La valeur de remplacement

Dans le domaine de la responsabilité civile, on parle en général de valeur de remplacement.

La valeur de remplacement correspond au montant qui, le jour même de l'évaluation, devrait être dépensé pour acquérir un véhicule similaire et équivalent.

7.3. La valeur de restauration

Cette valeur correspond au montant qui a été investi dans le véhicule pour le remettre en son état actuel, majoré de son prix de base. Les investissements visibles ou justifiables produisent la différence par rapport à la situation normale du marché. De ce fait, la valeur de restauration ne reflète pas la valeur de collection.

7.4. Valeur de convenance

Cette valeur correspond à une valeur sentimentale, celle-ci peut être d'origine familiale ou d'autre notoriété, elle peut être décrite comme valeur conventionnelle.

P.S. les points 7.3 et 7.4 ne peuvent pas être utilisés seuls dans le rapport mais uniquement complémentairement à la valeur de collection et précédés d'une note explicative.

8. Sources à consulter

Pour pouvoir effectuer les évaluations de façon rationnelle et sérieuse, l'expert se tiendra au courant des développements du marché en consultant régulièrement la presse spécialisée ainsi que les résultats de ventes aux enchères. En outre, il aura de la documentation technique à sa disposition ainsi que les sites Internet.

9. Instructions pour l'établissement d'une évaluation

9.1. L'EXAMEN DU VEHICULE

Suggestions pour l'examen du véhicule. :

- Il convient que le véhicule soit propre et en état de marche
- Il est souhaitable d'effectuer la visite en plein air ou dans un lieu bien éclairé
- Si possible, le châssis sera également examiné.
- Les documents suivants seront à disposition :
  - Certificat d'Immatriculation
  - Factures d'entretiens
  - factures de révision
  - Photos
  - Facture d'achat
  - Attestation de dédouanement
  - Carte d'Identité FIVA
  - Certificat de conformité.
  - Certificat de contrôle technique
- Il est souhaitable que le propriétaire soit en mesure d'apporter un maximum de renseignements sur le véhicule
- Demander l'avis du propriétaire sur l'état du véhicule
- Demander son appréciation de prix
- A quelle fin l'évaluation est-elle établie ?
- Se procurer des documents concernant le type de véhicule (éventuellement avant la visite)
- Essai sur route / contrôle de fonctionnement (à ne pas effectuer soi-même) mais comme passager.
- Eventuellement examiner le dessous du véhicule si celui-ci n'a pas subi de C.T. (Très important).

9.2. Matériel

L'expert se munira du matériel suivant :

- feuilles d'évaluation
- jauge d'épaisseur de peinture
- jauge de profondeur (pneumatiques)
- loupe
- produit de polissage, chiffon (éventuellement, pour détermination de peinture)
- lampe de poche

- aimant
- miroir

9.3. Le relevé des données

- On ne procèdera à la rédaction du rapport de valeur qu'après avoir entièrement complété les feuilles d'évaluation
- La détermination de l'état se fera selon le schéma proposé.
- Toutes les divergences par rapport au standard sont à mentionner
- Prendre les photos nécessaires, telles que :
    - avant / arrière
    - de côté en oblique par devant
    - de côté en oblique par derrière (autre coté)
    - compartiment moteur
    - intérieur
    - éventuellement n^{o} de châssis et position du compteur kilométrique

9.4. L'établissement du rapport d'évaluation

En vue d'une rédaction rapide de l'expertise, il est utile de :

- photocopier les données techniques
- déterminer le prix à l'aide de la feuille d'évaluation (dernière page)
- tenir à portée de main les feuilles aide-mémoire
    - la classification
    - la version condensée des critères d'évaluation.
- de rédiger un condensé de l'historique du modèle.
- (nombre de véhicules produits, type de série, type de moteur)

ANNNEXE

Principes d'évaluation selon FIVA

La fédération mondiale FIVA a été fondée en 1966 en tant que fédération internationale des clubs de véhicules historiques.
Pour la Belgique, c'est la FBVA qui est reconnue comme « Autorité Nationale FIVA » (ANF). Elle représente les intérêts de la FIVA dans ce pays et délivre la Carte d'Identité FIVA. Elle peut par ailleurs être contactée pour tout renseignement à propos de manifestations de véhicules historiques.

Un **Véhicule Historique** préservé est un véhicule à propulsion mécanique, fabriqué depuis plus de

22 ans	règle pour	2002-2003
23 ans	règle pour	2004-2005
24 ans	règle pour	2006-2007
25 ans	règle pour	2008-2009, et la suite,

préservé et entretenu en condition historiquement correcte, et à la garde d'une personne ou d'un organisme qui le conserve pour son intérêt technique et historique et non comme transport quotidien et pour lequel la FIVA délivrera sur demande une Carte d'Identité FIVA.

La FIVA classe les véhicules selon les critères suivants :

1. Classification des véhicules par période

Classe A (Ancêtres)	véhicules construits avant le 31 décembre 1904
Classe B (Vétérans)	véhicules construits entre le 1er janvier 1905 et le 31 décembre 1918
Classe C (Vintage)	véhicules construits entre le 1er janvier 1919 et le 31 décembre 1930
Classe D (Post-Vintage)	véhicules construits entre le 1er janvier 1931 et le 31 décembre 1945
Classe E (Après-guerre)	véhicules construits entre le 1er janvier 1946 et le 31 décembre 1960
Classe F	véhicules construits entre le 1er janvier 1961 et le 31 décembre 1970
Classe G	véhicules construits entre le 1er janvier 1971 et la limite d'âge FIVA

(Source : FIVA, février 2000)

2. Classification technique FIVA

Type A - Standard

Véhicule aux caractéristiques de série tel que livré par le constructeur. Pour les véhicules des groupes de préservation 2 à 4, les options, les modifications d'enjolivement mineures et les accessoires typiques disponibles sur le marché à l'époque sont acceptables.

Type B - Modifié d'époque

Véhicule spécialement fabriqué ou modifié à son époque, dans un but précis. Typique dans son genre, et donc d'un intérêt historique propre. Uniquement en ce qui concerne les groupes de préservation 1 à 4, le fabricant d'un tel véhicule est considéré comme « constructeur ».

Type X - Exception

Véhicule qui a été modifié à partir de son standard de production hors période. Les modifications incorporées doivent être en accord avec les règles du § 2.1 et faire appel à des pièces de la période appropriée ou fabriquées à la même spécification (définition, matériaux et performances).

Type C - Reproduction

Véhicule construit hors de son époque, avec ou sans pièces d'origine, imitant un modèle de l'époque. Un tel véhicule doit être identifié de manière à indiquer clairement qu'il s'agit d'une reproduction. Le fabricant d'un tel véhicule est considéré comme un « constructeur » en ce qui concerne les définitions des groupes de préservation 1 à 4. Un tel véhicule ne pourra participer aux manifestations de la FIVA que si sa date de fabrication correspond aux critères d'âge de la FIVA. Avant de délivrer une Carte d'Identité FIVA pour un véhicule de ce type, l'ANF concernée doit en référer au Comité Technique FIVA pour décision finale.

(Source : FIVA, février 2000)

3. Groupes de préservation FIVA

Groupe 1 - Authentique

Un véhicule tel que produit à l'origine, peu détérioré, en état complet d'origine, y compris les finitions intérieure et extérieure à l'exception des pneumatiques, des bougies, de la batterie et autres éléments périssables.

Groupe 2 - D'origine

Un véhicule utilisé, jamais restauré, ayant un historique continu, en état d'origine, éventuellement détérioré. Les pièces qui se détériorent normalement par l'usage peuvent être remplacées par des pièces à la spécification de l'époque. La peinture, les traitements de surface, et la sellerie peuvent avoir été refaits en leur temps.

Groupe 3 - Restauré

Un véhicule à l'identité connue, totalement ou partiellement démonté, remis à neuf et remonté, avec seulement des écarts mineurs par rapport aux spécifications d'origine du constructeur en cas d'indisponibilité de pièces ou de matériaux. Des pièces d'origine du constructeur doivent être utilisées si disponibles, mais peuvent être remplacées par d'autres à la même spécification. Les finitions intérieures et extérieures peuvent être récentes, mais aussi conformes que possible aux spécifications de l'époque.

Groupe 4 - Reconstitué

Pièces d'un ou de plusieurs véhicules d'un même modèle ou même type, assemblées en un seul véhicule aussi conforme que possible aux spécifications de constructeur. Des pièces peuvent avoir été fabriquées au cours de la reconstruction ou faites hors période (telles que la carrosserie, le bloc moteur, la culasse ou d'autres pièces non porteuses d'identité). Les finitions intérieures et extérieures doivent être aussi conformes que possible aux spécifications de l'époque.

(Source : FIVA, février 2000)

Observation.
Le classement en groupes de préservation 1 et 2 est très rare et ne se fait qu'après examen minutieux et approfondi. La condition préalable en est une documentation sans lacunes de l'historique continu du véhicule. Le kilométrage du véhicule doit être exceptionnellement peu important, l'état de préservation doit être extraordinairement bon. Le classement en groupe 1 ne se fera probablement que dans des cas exceptionnels.

Le véhicule ancien normal est un véhicule de classe A-3 : véhicule standard restauré.

4. Evaluation de l'état d'un véhicule

Classe 1 – Parfait état

Des véhicules dont les pièces ont été renouvelées de façon absolument professionnelle et exclusivement conformément aux spécifications originales. Sont également à classer dans cette catégorie des véhicules originaux qui présentent un aspect entièrement neuf et fonctionnent comme un véhicule neuf.
Sont en outre indispensables pour un classement dans cette catégorie : une peinture impeccable, l'absence de toute trace d'usage, une sellerie et des finitions intérieures à l'état de neuf et propres ainsi qu'une capote à l'état de neuf. Le véhicule doit être en état de marche et avoir une autorisation de circuler – bref : il est dans une « show condition » absolument irréprochable.

Classe 2 – Excellent état

Des véhicules restaurés de façon impeccable ou des véhicules originaux en parfait état ayant subi une restauration impeccable. Rentrent également dans cette catégorie les modèles originaux ayant été remarquablement bien entretenus et ne présentant que de faibles traces d'usage. Les véhicules à classer dans cette catégorie sont, à l'instar de ceux de la catégorie 1, en parfait état de marche et ont une autorisation de circuler. La sellerie et l'intérieur ne présentent que de faibles traces d'usage. La peinture doit être très bien entretenue et ne peut montrer aucune détérioration, c.à.d. elle est remise à l'état de neuf de façon professionnelle. Techniquement et visuellement impeccable.

Classe 3 - Très bon état

Des « modèles originaux » qui sont, à tout égard, en état de fonctionnement ou véhicules ayant été restaurés il y a quelques années et présentant maintenant de légères traces d'usage. Rentrent dans cette catégorie des véhicules ayant été restaurés, de la façon le plus conforme que possible aux spécifications de l'époque, par des amateurs compétents ou de purs amateurs, ce en faisant appel à des pièces usées en très bon état ou à des pièces originales. Il peut y avoir des traces d'usage sur la carrosserie et à l'intérieur. La peinture doit être bien entretenue et ne peut pas présenter de rayures. Il est indispensable que le véhicule soit en état de marche et apte à la mise en circulation.

Classe 4 - Bon état

Des véhicules qui sont en parfait état de marche et qui ne demandent aucune ou seulement de légères restaurations ou réparations. Des véhicules ayant été dégradés ou transformés par une restauration inappropriée. Sont rangés dans cette catégorie des véhicules avec peinture détériorée ou mauvaise, une sellerie et un intérieur usés, mais ne présentant pas d'importants défauts techniques au niveau de moteur, de la boîte de vitesses et du châssis. Le véhicule doit être utilisable de façon normale.

Classe 5 - Etat restaurable

La carrosserie, le châssis et l'intérieur ainsi que la capote exigent une rénovation complète. Que le véhicule soit en ordre de marche ou non, il ne peut être rongé par les intempéries et le temps ni endommagé ou démonté à tel point ou seules quelques pièces soient encore utilisables. Le véhicule doit, dans son entièreté, être

préservé d'une façon aussi conforme que possible aux spécifications de l'époque et se prêter sans restriction à la restauration.